



سحرطلوعی

رمضان در جهان – مراکش

## زمانی برای شنیدن صدای زُوکا

به جز گوش‌فیل هم‌راهی کنجدی و بادامی هستند که به شکل‌های گل، لوزی، کلوچه‌ای و… درمی‌آیند و با دارچین، عسل و شکر مزه‌دار می‌شوند و می‌روند روی میز افطار. مراکشی‌ها این دسرها را با جای نعنا می‌نوشند.

زنان و مردان مراکشی پیش از آغاز ماه رمضان یک کار دیگر هم می‌کنند؛ درآوردن لباس‌های نو و خاص ماه رمضان از کمند. مردان اغلب در ماه رمضان جلاباس می‌پوشند و زنان کفتان. جلاباس پیراهن‌های بلند تکرنگ و ساده است و کفتان هم پیراهن‌های رنگارنگ شاد و اغلب کلدوزی‌شده. کفتان را به تن زنان افغان هم دیده‌ایم. یکی، دو ساعت مانده به افطار، زنان و مردان مراکشی هر کجا که باشند، خودشان را به خانه می‌رسانند. سفره افطار باید با همکاری همه اعضای خانواده آماده شود و کاری زنانه نیست. این ویژگی مراکشی‌ها برخلاف سنت تهیه افطار در افغانستان و دیگر کشورهای مسلمان است.

در کنار انواع دسرها و شیرینی‌های بادامی که ذکرشان رفت، خرما و شیر هم از آن دست مواد غذایی خاص مراکشی‌ها برای ماه رمضان است. در واقع

# حقیقت رانش زمین در همت



**نورا حسینی**؛ روز گذشته شهروندان تهرانی که مسافر مسیر شرق به غرب بزرگراه همت بودند ترافیک سنگین‌تری را نسبت به همیشه تجربه کردند؛ ترافیکی که ساعت‌ها آنها را در انتظار گذاشت. پلیس اعلام کرد رانش زمین در مسیر شرق به غرب بزرگراه شهید همت قبل از پل بزرگراه شهید

چمران رخ داده و خاک تپه فضای سبز مجاور بزرگراه بر سطح بزرگراه ریخته است.



یکشنبه ۱۳ شهریورماه، تهران

است. کم نیستند حاشیه بزرگراه‌های تهران که شیب‌های تندی دارند و معمولا آب‌پاش‌ها ساعت‌ها در این فضاها رها می‌شوند تا جایی که آب به حاشیه خیابان می‌آید. اینکه این اتفاق در بخش‌های دیگر تهران تکرار شود یا خطری برای شهروندان دارد، موضوعی است که از علی بیت‌اللهی، رئیس

مراکشی‌ها روزه‌شان را با خرما و استکانی شیر باز می‌کنند. تخم‌مرغ آب‌پز و سوپ کوجه که به آن حریره می‌گویند هم در سفره افطار این مردم دیده می‌شود.

سنت دیگر مراکشی‌ها برای ماه رمضان، سنت «مرّتبه» است. مرتبه یک صندلی است که برای کودکان تدارک دیده می‌شود تا آنها روی آن بنشینند و با گرفتن لقب شاه و ملکه برای روزه‌داری تشویق شوند و آداب آن را یاد بگیرند و به وقتش روزه بگیرند. در واقع مراکشی‌ها هنگام افطار و سحر کودکان‌شان را روی این صندلی‌ها می‌نشانند تا آنها آداب روزه‌داری را آموزش ببینند.

برگزاری نماز تراویح برای مراکشی‌ها سنتی دیرینه است. اغلب مردان مراکشی این سنت را در مساجد به جا می‌آورند. گه‌گاه زنان هم همراه آنان برای برگزاری این نماز به مسجد می‌روند؛ اما زنان بیشتر ترجیح می‌دهند در خانه بمانند و اعمال معنوی را در خانه انجام دهند. مثل سنت شب قدر یا شب بیست‌وهفتم ماه رمضان که مردان آداب این شب را در مساجد به جا می‌آورند و زنان در خانه قرآن می‌خوانند و …

بخش زلزله‌شناسی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی پرسیدیم. او ساعتی بعد از این حادثه به این بخش از بزرگراه همت رفته بود.

بیت‌اللهی درباره جزئیات حادثه به «شرق» می‌گوید: روز گذشته ساعت ۹ صبح در ضلع شمالی اتوبان همت از سمت شرق به غرب نرسیده به تقاطع چمران حدود ۵۰۰ متری این تقاطع حرکت دامنه‌ای به ابعاد ۲۰ در ۱۵ متر در دامنه خاکی مشرف به پال شمالی بزرگراه همت رخ داد که حرکت توده خاکی با توجه به ابعاد و شمول آن یک باند کندرو اتوبان همت را مسدود کرد و موجب ترافیک غیرمعمول در آن ساعت روز در منطقه شد.

او ادامه می‌دهد: این دامنه خاکی مشرف به اتوبان دارای شیب بسیار تندی بوده به طوری که بالارفتن کارشناسان ما به شکل پیاده از آن توده با سختی همراه بود و خاک این منطقه به دلیل احداث اتوبان‌ها و خاک دستی، خاک‌های تحکیم‌یافته‌ای نیست.

در این بخش از دامنه مشرف به اتوبان همت، فضای سبز و درختکاری انجام شده و آبیاری بیش از حد نیاز زمین، فضای سبز، چمن‌ها و درختان موجب شده خاک اشباع شود و بر اثر اشباع‌شدگی و شیب تند دامنه این حرکت دامنه خاکی انجام شده است. این کارشناس سبزه زلزله ادامه می‌دهد: بازدهی‌ها ما نشان می‌دهد در این بخش سیستم زهکش کار شده اما به نظر می‌آید این سیستم به دلایل مختلف نتوانسته آب موجود در دامنه را زهکش کرده و به پایین‌دست هدایت کند؛ بنابراین در دامنه باقی مانده و باعث سنگینی و حرکت دامنه‌ای شده است.

به گفته بیت‌اللهی وجود آب و نفوذ آب به زیر سطح، شیب تند زمین، جنس این دامنه که خاک دستی بوده و نیز عملکرد ضعیف سیستم زهکش این بخش از دامنه مشرف به اتوبان عامل ایجاد این حادثه بوده است. برای پایداری دامنه از یک ژئوتکستایل استفاده شده و از پوشش‌های پلاستیکی برای چسبندگی دامنه و برای ایجاد پیوستگی بیشتر در لایه‌های خاک استفاده می‌شود که مشاهدات ما نشان می‌دهد از این مواد نیز برای پایداری دامنه در زمان احداث و محوطه‌سازی و فضای سبز حاشیه اتوبان استفاده شده ولی به هر حال این تمهیدات مؤثر نبوده و بر اثر وجود آب و اشباع‌شدن از آب، این بخش از دامنه مشرف به اتوبان شروع به حرکت می‌کند و این حادثه را به وجود می‌آورد.

او درخصوص اینکه این حادثه چقدر برای شهروندان تهرانی خطر‌ساز است نیز می‌گوید: این حوادث جزء حوادث کوچک و قابل کنترل هستند و اثراتشان خیلی سریع رفع می‌شود اما درس‌های بسیار خوبی دارد که به‌ویژه در زمان زلزله و حوادث بزرگ اگر چنین دامنه‌هایی شروع به حرکت کنند موجب انسداد مسیر و ترافیک سنگین می‌شود. بیت‌اللهی معتقد



است؛ در بسیاری از بزرگراه‌ها و معابر اصلی به‌ویژه سمت نیمه‌های شمالی تهران، به دلیل وجود مورفولوژی متغیر، تغییرات ارتفاعی، وجود دره‌رودها و ارتفاعات و دره‌های موضعی از این دامنه‌های پرشیب زیاد دیده می‌شود.

بخشی از دامنه‌ها خاک محکم و تحکیم‌یافته‌ای دارند یا به‌صورت طبیعی یا به‌صورت دستی تحکیم لازم صورت گرفته که احتمال خطر داده نمی‌شود، ولی در بخش‌هایی که خاک از نوع ناپایدار است، باید دقت بیشتری بر آبیاری شود. مراقب باشیم آب زیادی وارد این زمین‌ها نشود و علاوه بر وجود سیستم زهکش که باید کارکردشان بازرسی شود، حتما باید دیواره‌هایی برای پایداری این دامنه‌ها احداث شود. بیت‌اللهی درخصوص اقدام نقاط تهران در معرض چنین خطراتی هستند هم می‌گوید: در تهران از این قطعات در امتداد اتوبان‌ها و معابر اصلی به دلیل شکل و فرم زمین و شیب پستی و بلندی زمین داریم که در مواقع بارندگی و آبیاری این حرکت‌ها تشدید شده و باعث می‌شود چنین حوادثی به وجود بیاید.

اما امکان پیشگیری از این حادثه وجود داشت؟ بیت‌اللهی توضیح می‌دهد: یک سیستم زهکش کار گذاشته شده است. سیستم زهکش سیستمی است که اگر آب به عمق زمین و لایه‌های خاکی نفوذ کند، این آب‌ها را جمع‌آوری می‌کند و از طریق لوله به پایین‌دست هدایت می‌کند تا دامنه خیلی مرطوب و دچار حرکت نشود؛ چون خاک وقتی به خود آب زیادی بگیرد، ناپایدار می‌شود و حرکت زمین‌لغزش آغاز می‌شود. برای این کار سیستم زهکش استفاده می‌کنند که در اینجا استفاده شده اما به نظر می‌آید این سیستم کارایی نداشته است. بازدید دوره‌ای برای کارکرد این سیستم‌های زهکش توصیه می‌شود و افزون بر این در چنین زمین‌های پرشیبی که مشرف بر اتوبان‌های اصلی هستند، احتمالا احداث سازه‌های نگهدهان و دیواره‌های جاده برای جلوگیری از حرکت دامنه توصیه می‌شود.

به اعتقاد رئیس بخش زلزله‌شناسی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، اصلی‌ترین مشکلی که این پدیده در محیط‌های شهری به وجود می‌آورد، این است که اگر روی چنین دامنه‌هایی ساختمان احداث شود، ساختمان‌ها را با خود جابه‌جا می‌کند و موجب خسارت می‌شود که چنین حالتی را در تهران خیلی کم داریم اما روز ترافیک در مسیر شلوغی مانند اتوبان همت می‌تواند باعث مشکلات بزرگی شود و این عمده‌ترین مشکل برای این پدیده است.

او درباره اینکه این رانش مانند رانش زمین در جاده هراز بود هم می‌گوید: از جنس رانش هراز است و این پدیده کم‌وبیش از نوع زمین‌لغزش است که در آنجا ابعادش بسیار گسترده بوده و در اینجا موضعی است که ابعادش در حدود ۲۰ در ۱۵ متر بود.

رستوران‌های گردان برج‌ها و فضاهای مشابه طراحی‌شده لبریز از مردمی است که بودن در این فضاهای بسته را به قدم‌زدن و نشستن روی نیمکت کنار خیابان‌های آکنده از اتومبیل‌های دودزا و پرسروصدا ترجیح داده‌اند. این هاوارد مدرنیسم برای شهرهایمان است. ماشین‌که قرار بود ابزاری در اختیار انسان و اسباب راحتی وی باشد، امروزه نه‌تنها به معضلی در زندگی شهری بدل شده، در صدر طراحی‌های شهری قرار گرفته، خود به عنوان محور اصلی طراحی شهری مطرح شده است. البته زندگی در دنیای پرسرعت و در حال گذار امروزی ناگزیر از وجود ماشین است، اما باید ماشین ابزاری در خدمت انسان باشد و نه مخل آسایش و آرامش وی.

آسمان‌خراش‌های منفرد و ساختمان‌های غول‌پیکر، بزرگراه‌های وسیع و مراکز خرید چندمنظوره مردم را به استفاده هرچه بیشتر از ماشین دعوت کرده و عملا فضای شهری کارکرد و معنای خود را از دست می‌دهد. عرصه شهرهای بزرگ امروزی جولانگاهی برای عبور و مرور اتومبیل‌ها و برج‌هایی از آهن و شیشه است که نمایی مدرن و با ظاهر جذاب ارائه می‌کند. اما جایگاه انسان در عرصه شهر کجاست؟ روزه‌روز بزرگراه‌های بیشتری ساخته می‌شود، بر تعداد پارکینگ‌ها افزوده می‌شود، تبلیغات و تبلیوهای شهری برای انسان‌های سوار بر اتومبیل تنظیم و طراحی می‌شوند. ماشین به الگویی برای طراحی فضاهای شهری تبدیل شده و شهر ماشینی شهر و فراهم‌آوردن بسترهایی که شهروندان را به این شهر ماشینی تا چه اندازه تنهاست! گاه اندیشیده می‌شود که با ساختن بزرگراه‌ها و پارکینگ‌های بیشتر از بار ترافیکی شهر کاسته می‌شود؛ در حالی‌که ساخت بزرگراه‌های جدید در واقع دعوت به استفاده بیشتر و وسیع‌تر از اتومبیل است! و کمکی به بهبود کیفیت فضاهای شهری و کاهش ترافیک ماشین‌ها نمی‌کند. توجه به بعد انسانی شهر و فراهم‌آوردن بسترهایی که شهروندان را به پیاده‌روی در شهر ترغیب کند، می‌تواند راهکشی‌اتنهایی انسان

امروزی و نشاط‌بخش شهر مدرن باشد. ایجاد پیاده‌راه‌های جدید و تبدیل خیابان‌ها به مسیرهای پیاده به جای گسترش مسیرهای سواره، تنوع و اختلاط کاربری‌ها به جای ساختمان‌های عظیم و منفرد، توسعه لبه‌های نرم شهری به جای جداره‌های سخت و نفوذناپذیر، راهکارهایی است که به واسطه آن می‌توان مردم را به حضور و مکت در فضاهای شهری تشویق کرد تا شور زندگی

را به حداقل می‌رساند، تفکیک فضاهای فراغتی و تفریحی شهر و محدودکردن آن به فضاهای مشخص و تعریف‌شده، اجزمله دغدغه‌های وی به شمار می‌رفت؛ مسائلی که شهرهای ما نیز امروز با آن مواجه هستند. شهر که بنا بود از آن انسان و در اختیار وی باشد، به مکانی برای حضور و عبور آهن و فولاد در قالب ساختمان‌های آهنی مکعب‌گون و ماشین‌های رنگارنگ بدل شده است. تهران را تصور کنید؛ شهری با بزرگراه‌های مملو از اتومبیل و خیابان‌هایی که دو سمت آن به مأمنی برای استراحت اتومبیل‌ها اختصاص دارد! شهری بسا برج‌هایی به رنگ فولاد و شیشه‌که حداقل از شعاع یک کیلومتری می‌توان آن را دید و نمی‌توان ارتباطی میان کاربر طبقه دوازدهم برج با عابر پیاده‌رو مقابل آن منصور شد. شهری که شهروندان آن روزه‌روز با هم بیگانه‌تر می‌شوند و طراحی شهری به سبک امروزی، به این فاصله‌ها دامن می‌زند. فراغت شهروندان در فضاهای چهارفصل سیری می‌شود. زمستان و تابستان ندارد؛ مراکز خرید، شهرسازی‌های سروشیده،



یکشنبه ۱۳ شهریورماه، تهران

**لاله حلاج، پژوهشگر شهری**: از دیرباز شهر ایرانی تبلور مکانی آسمانی بر روی زمین بود؛ شهری که عشق جوهره وجودی آن را در شکل می‌داد. وری چهره زمینی‌اش، روحی ملکوتی در کالبد آن جریان داشت. چنان‌که می‌توان گفت با ظهور شهر ایرانی، خیال شیرین بهشت موعود بر روی زمین خاکی به واقعیت پیوست. بدین روی شهر ایرانی ترکیب نوای ششورانگیزی می‌شود لبریز از اوج و فرودهای زیبا که جسم و جان آدمی را به وجد می‌آورد؛ شهری مملو از سرزندگی، نشاط، خاطره و حادثه. با گذشت زمان و طلوع خورشید مدرنیته، شهر ایرانی پیوند آسمانی خود را می‌گسلد و عالمی نو و زمینی برپا می‌دارد. غنای معماری سنتی با طنازی‌های فرنگی در هم می‌آمیزد و شمایی نو حادث می‌شود؛ این حکایت دلدادگی شهر ایرانی با ظهور مدرنیته در دوره قاجار است. لیک هنوز ارزش‌ها بابرجانند و در میان همهمه عناصر نوین وارداتی عطر خوش سنت و هویت ایرانی به مشام می‌رسد. در دوره معاصر و با ظهور ماشین در طراحی‌های شهری حول محور ماشین‌می‌چرخد. کوجه‌های تنگ و کاهگلی جای خود را به بزرگراه‌ها، خیابان‌ها و بلوارهای عریض می‌دهد. میدان‌ها که روزی مسکن حضور مردمان محلات و مراودات اجتماعی بود به فلک‌ها و چهارراه‌هایی برای توقف و مکت اتومبیل‌ها تبدیل می‌شود؛ و این‌گونه است که بخش وسیعی از عرصه شهر به انحصار ماشین‌ها در می‌آید و انسان ماشین‌محور مقهور سرعت زندگی ماشینی شده، فرصت مکت و حضور در فضاهای شهری را از دست می‌دهد.

شهر که مقرر بود کالبدی آرام و لبریز از حضور باشد، در عصر امروزی‌ن گرفتار ساختمان‌هایی به سبک سوپرمدرن شده که قدرت هرگونه تعامل و برخورد را از شهروند خود سلب کرده و در واقع به نرمی، شیوه زندگی انسان امروزی را به زندگی رباتی، فارغ از هرگونه خلاقیت و قدرت ابتکار عمل در فضاهای شهری، بدل می‌کند. فغان از روزی که شهر مانند آنچه زمانی در فیلم‌های تخیلی می‌دیدیم، سرد و بی‌روح در میان برج‌های شیشه‌ای و مکعب‌های زمخت محبوس شود و شهروندان ناگزیر از شرایط مهیاشده، مقهور سبک زندگی که به آنها تحمیل شده است، شوند. علی‌رغم احساس نیاز‌باز به وجود فضا و مکان‌های [places & spaces] پرنشاط و سرزنده، متأسفانه پروژه‌هایی که